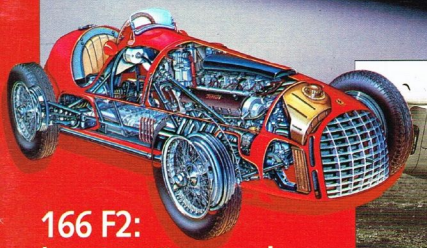
EL MITO

33

Ferrari

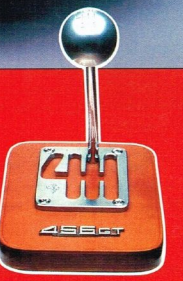
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Dino 308 GT/4:
la coupé
de la austeridad



166 F2:
la pequeña con el
corazón generoso

Tazio Nuvolari:
el grande



Coleccionismo:
la palanca sobre
el escritorio

9 789504 900306 10033

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 33

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietraboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carla Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en abril de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, química, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C. - Buenos Aires - República Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

166 F2, la pequeña aguafiestas

1948: derivada de la 125 F1, en la Casa de Maranello abrió el camino a los motores aspirados y regaló victorias en los grandes premios. Fue protagonista con Sommer, Ascari, Villoresi y Fangio.

1948, GP de Suiza: Biondetti con la 166 F2.

La Ferrari 166 de Fórmula 2, nacida en 1948, derivó directamente de la 125 F1, la monoplaza empleada en los grandes premios a partir del mismo año. Se trata de un vehículo importante en la historia de la Casa de Maranello, que le permitió a la Ferrari obtener otros éxitos en las competiciones automovilísticas. El triunfo en las carreras, como puede fácilmente imaginarse, era el objetivo primario de Enzo Ferrari. se volvió constructor en la inmediata posguerra, luego de haber comenzado la actividad con una empresa llamada Auto Avio Costruzioni poco antes del estallido del segundo conflicto mundial.

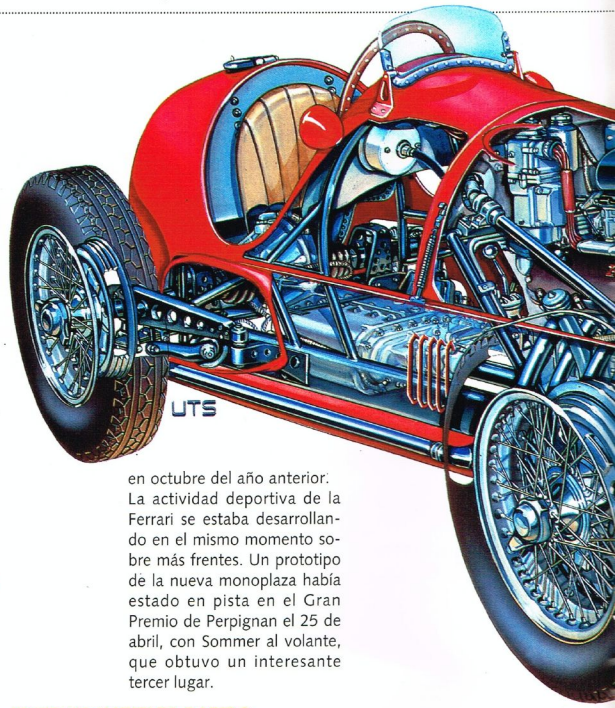
LA 166 F2 ABRIO EL CAMINO A LOS MOTORES ASPIRADOS EN FERRARI

La 166 F2 fue muy importante también porque abrió el camino a los motores aspirados en Ferrari, motores con los cuales la casa italiana iba a imponerse en el Campeonato Mundial, primero, con la victoria de González en el GP de Inglaterra de 1951 y luego con los éxitos repetidos de Ascari en 1952 y 1953.
Inaugurada por la Federación en 1948, la nueva Fórmula 2, en las primeras carreras, había visto presentarse a autos de tipo híbrido, derivados de los modelos de la categoría Sport. La primera Ferrari 166

La línea esencial de la Ferrari 166 F2. Nótense las numerosas tomas de aire sobre el capot y los laterales.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 60 x 58,8 mm, cilindrada 1995,02 cm³, compresión 10:1
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo Weber
Potencia:	160 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante
Suspensiones:	delanteras independientes, traseras con puente rígido
Neumáticos:	de 15 pulgadas Pirelli
Dirección:	tornillo sin fin
Frenos:	tambores
Dimensiones:	3,685/1,40/1,025 m
Ejes:	del. 1,255 m, tras. 1,20 m
Capacidad tanque:	140 litros
Peso:	550 kilos



de Fórmula 2 no era otra cosa que la 166 Sport sin guardabarros, despojada además del asiento del pasajero y de las ópticas. El mismo camino fue tomado por Maserati, que adaptó sencillamente su modelo Sport a los nuevos reglamentos, en vez de construir un vehículo nuevo.

EL DEBUT SE PRODUJO EN EL GP DE FLORENCIA 1948

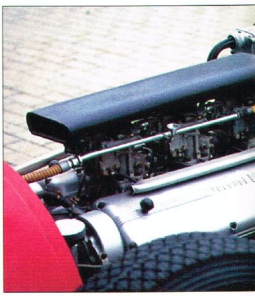
La monoplaza diseñada especialmente para la Fórmula 2 también se llamó 166 y debutó oficialmente en el Gran Premio de Florencia, disputado el 26 de setiembre de 1948; como se ve, prácticamente al final de la temporada. No hubo posibilidad de preparar más rápidamente un auto construido para la nueva categoría, introducida por la Federación Internacional en octubre del año anterior. La actividad deportiva de la Ferrari se estaba desarrollando en el mismo momento sobre más frentes. Un prototipo de la nueva monoplaza había estado en pista en el Gran Premio de Perpignan el 25 de abril, con Sommer al volante, que obtuvo un interesante tercer lugar.

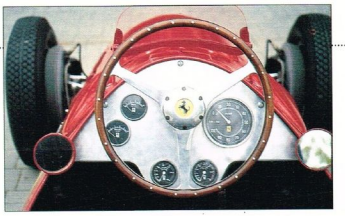
VICTORIA Y VUELTA RAPIDA PARA RAYMOND SOMMER

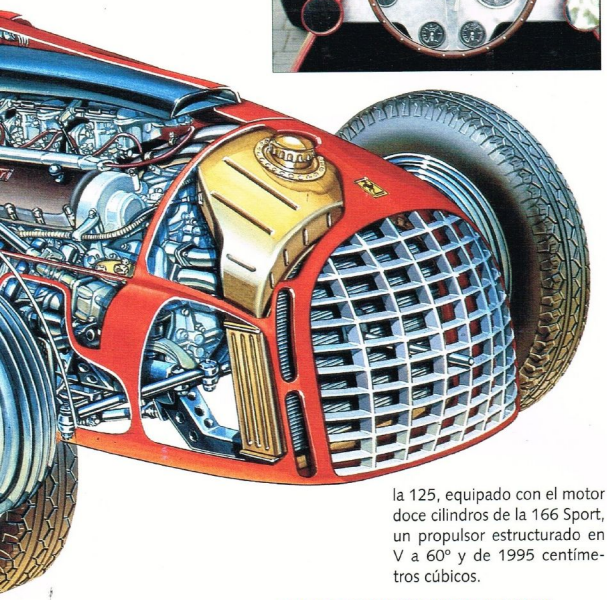
La versión definitiva de la nueva 166 de Fórmula 2 ganó sin problemas, con Raymond Sommer, el Gran Premio de Florencia de 1948, marcando también la vuelta más rápida. Confirmó la superioridad de la monoplaza sobre los autos Sport de dos lugares adaptados a la categoría. El desarrollo de la 166, realizado sobre la base de la 125 de Fórmula 1,

UN DOCE CILINDROS POLIVALENTE

El motor doce cilindros de la 166 F2, con sus 160 CV, representa la versión más potente de una serie utilizada por Ferrari en más de un tipo de vehículo, a partir de 1948. Alimentado por un solo carburador, y con una relación de compresión de 8:1, el motor daba 115 caballos en la versión destinada a la 166 Inter, la GT de ruta de Maranello. El mismo tipo de propulsor equipaba ambas biplazas de la categoría Sport de la Ferrari, la 166 Sport y la 166 Mil Millas. La 166 Sport acreditaba una potencia máxima de 150 caballos a 7000 vueltas por minuto, y de esa versión derivó el doce cilindros de la monoplaza de Fórmula 2. En cambio la 166 Mil Millas, concebida para la maratón callejera italiana, tenía un motor con la potencia limitada a 140 caballos a 6600 vueltas/minuto, entre otras cosas para poder disponer de la confiabilidad necesaria para encarar un recorrido de más de 1600 kilómetros.







El corte muestra la simpleza mecánica de la 166 F2. Arriba, el tablero y la imponente parrilla delantera.

fue seguido por el ingeniero Aurelio Lampredi, quien más tarde le dio vida a la Ferrari 500 de Fórmula 2, la monoplaza que dominó los campeonatos mundiales de 1952 y 1953. Se utilizó el chasis de la 125, equipado con el motor doce cilindros de la 166 Sport, un propulsor estructurado en V a 60° y de 1995 centímetros cúbicos.

160 CABALLOS Y PUENTE RIGIDO PARA LOS CIRCUITOS Y LAS MIL MILLAS

En la versión destinada a la monoplaza, el motor daba 160 CV a 7000 vueltas/minuto. Obviamente, la distancia reducida de las carreras en circuito con respecto a las Mil Millas permitió exprimir del doce cilindros de la serie 166 algún caballo extra. La alimentación estaba garantizada por tres carburadores doble cuerpo Weber.

El chasis era de vigas y transversales tubulares, según una técnica de construcción usada en la época. Adelante, las suspensiones eran independientes, y en el tren trasero se encontraba un puente rígido con elásticos longitudinales inferiores.

EN 1949 OBTUVO 6 VICTORIAS EN 13 CARRERAS

La Ferrari 166 F2 fue un auto de gran éxito, que en 1949 obtuvo seis victorias en trece pruebas. Entre ellas, hay que recordar las de Ascari en Bari y Reims, de Villoresi en Bruselas y Roma y de Fangio en

El motor 12 cilindros en V de dos litros de cilindrada de la 166 F2.

NACE LA FORMULA 2

En octubre de 1947 la Federación Automovilística Internacional lanzó la nueva F2, estudiada para ofrecer un soporte a las más potentes monoplazas de Gran Premio. Estas últimas podían adoptar motores de 1500 cm³ con compresor o aspirados de 4500 cm³. Los vehículos de F2 tenían que utilizar propulsores aspirados de 2000 cm³ de cilindrada como máximo, o de 500 cm³ los dotados de compresor. Esta última solución técnica, que implicaba la realización de un nuevo motor, no fue adoptada por nadie. Fue más sencillo utilizar los motores de dos litros de los autos Sport. La primera carrera de F2 se disputó en 1948. La Fórmula 2 se volvió muy importante en 1952 y 1953, cuando la Federación, por el retiro de Alfa Romeo y por la ausencia de participantes competitivos en Fórmula 1, decidió que el Campeonato del Mundo se iba a disputar con los autos de la fórmula menor.

Monza. Derivado de la 125 F1, el auto sirvió como banco de pruebas para soluciones técnicas luego aplicadas sobre la más potente monoplaza de Gran Premio. Entre otras, un chasis rebajado y dotado de un paso más largo, para mejorar la estabilidad en las curvas y reaccionar menos bruscamente en la aceleración. En 1950, sobre la 166 F2 fue introducida la suspensión trasera con puente De Dion, confirmando el estado de continua evolución que caracterizaba los vehículos de la Ferrari en aquellos años. Se calculó que, sólo en 1950, Ferrari realizó por lo menos once versiones diferentes de monoplazas para Fórmula 1 (seis), Fórmula 2 (tres) y Fórmula Libre (dos), estas últimas destinadas a las competiciones de América del Sur.

La Ferrari 166 F2 tenía un peso de 550 kilos.

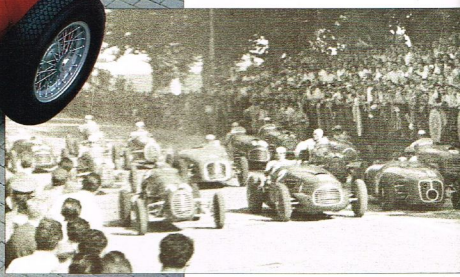
EN 1950 ES AUN MAS FUERTE: 13 VICTORIAS EN 17 CARRERAS

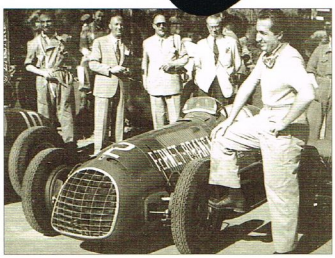
En 1950 la 166 F2 obtuvo nada menos que 13 victorias en 17 pruebas, confirmando su competitividad y la validez de las soluciones técnicas de su desarrollo. La serie de éxitos siguió también en 1951, y el auto obtuvo victorias hasta 1952. Pero, entretanto, había nacido la estrella de una nueva monoplaza de Fórmula 2, la 500.

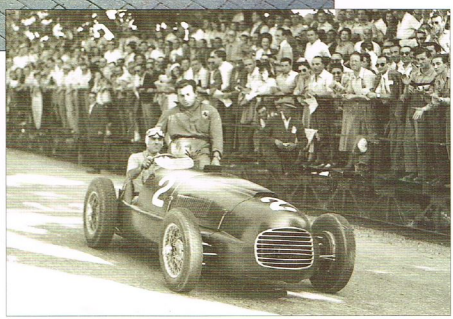
EL ULTIMO TRIUNFO ES EN 1952: YA BRILLA LA ESTRELLA 500 F2

La decisión de la Federación de disputar el Campeonato del Mundo con las monoplazas de Fórmula 2 interrumpió la carrera ganadora de la 166 F2, sustituida por la 500 con motor de cuatro cilindros, nacida específicamente en función de ese cambio. La última victoria de relieve de la 166 F2 fue obtenida por Giannino Marzotto en el circuito de Marsella en 1952.

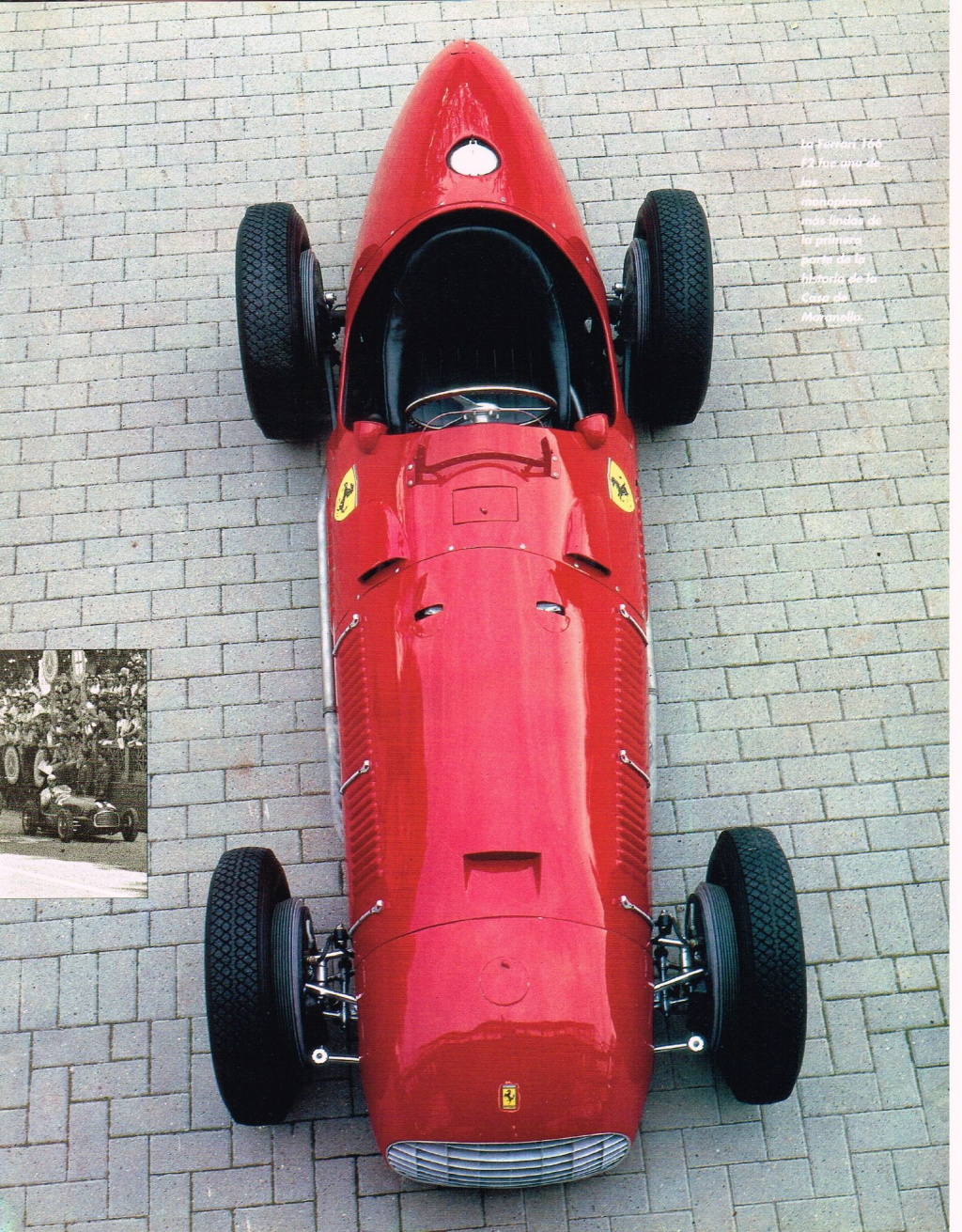
El tanque de combustible se encontraba exactamente detrás del piloto.







Arriba, Circuito de Mantua 1948: segundo desde la izquierda, en la primera fila está Nuvolari con la 166. A la izquierda, Nuvolari, otra vez en Mantua, y Ascari en el GP de Buenos Aires de 1949.



La Ferrari 156 F1 fue una de las monoplazas más lindas de la primera parte de la historia de la Casa de Maranello.

1973, temporada perdedora

Es el año de la lucha Tyrrell versus Lotus. La Casa de Maranello vive uno de sus años más difíciles y falta en algún gran premio: al final, se clasificará apenas sexta.

1973: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Argentina, *28 de enero*	*4° Ickx*
GP de Brasil, *11 de febrero*	*4° Merzario, 5°Ickx*
GP de Sudáfrica, *4 de marzo*	*4° Merzario*
GP de Suecia, *17 de junio*	*6° Ickx*
GP de Francia, *1° de julio*	*5° Ickx*

En la foto grande, Arturo Merzario en el GP de Austria en Zeltweg en 1973.

Jacky Ickx en el GP de Francia de 1973 con la Ferrari 312 B3.

El Campeonato de Fórmula 1 de 1973 fue protagonizado por la lucha entre Tyrrell y Lotus. Jackie Stewart ganó su tercer título de Campeón del Mundo. Para Ferrari fue uno de sus años más oscuros, debido a la falta de competitividad de la 312 B3. El equipo italiano llegó a desertar de los GP de Holanda y Alemania, antes de proponer, en Austria, una versión corregida del vehículo. En la tabla reservada a los constructores, Ferrari terminó apenas sexta, junto con BRM.

AL COMIENZO ICKX FUE SOLO CUARTO

En Buenos Aires, en el inaugural GP de Argentina, Fittipaldi se impuso con Lotus. Cevert fue segundo delante de Stewart, Ickx con la vieja 312 B2, Hulme y Wilson Fittipaldi.

En el GP de Brasil, en Interlagos, Fittipaldi ganó otra vez, precediendo a Stewart y Hulme. Las Ferrari de Merzario e Ickx fueron cuarta y quinta, seguidas por Regazzoni.

En Kyalami, en Sudáfrica, Stewart ganó luego de largar en la 16° posición. El escocés venció, respectivamente, a Revson, Fittipaldi, Merzario con la Ferrari, Hulme y Follmer. Regazzoni, sacado por Hailwood de su BRM en llamas, se salvó en un peligroso accidente.

En el GP de España, en Barcelona, debutó la Ferrari 312 B3. La carrera fue ganada por Fittipaldi. Segundo fue Cevert, delante de Follmer, Revson, Beltoise y Hulme.

En Zolder, el GP de Bélgica se desarrolló con muchos problemas debidos al asfalto. Stewart precedió en la llegada a su compañero Cevert, Fittipaldi, De Adamich, Lauda y Amon. En Montecarlo, Stewart ganó otra vez, seguido por los Lotus de Fittipaldi y Peterson, y luego por Cevert, Revson y Hulme.

Jacky Ickx, a la izquierda, y Arturo Merzario: los dos pilotos Ferrari para 1973.

POCOS PUNTOS PARA EL EQUIPO DEL CAVALLINO

En Suecia, en Anderstorp, McLaren volvió al triunfo con Hulme, quien precedió a Peterson, Cevert, Reutemann Stewart y la Ferrari de Ickx.

En Le Castellet, en el GP de Francia, Peterson logró su primera victoria en Fórmula 1. Detrás de él se clasificaron Cevert, Reutemann, Stewart, Ickx y Hunt.

TYRRELL, LOTUS Y MCLAREN LE QUITAN ESPACIO A LA FERRARI

Durante la primera vuelta del GP de Inglaterra en Silverstone, un accidente involucró nada menos que a 9 monoplazas, pero sólo de Adamich sufrió fracturas en las piernas. La carrera fue ganada por el estadounidense Peter Revson, en su primer triunfo en F1, delante de Peterson, Hulme, Hunt, Cevert y Reutemann. En el GP de Holanda en Zandvoort, Stewart prevaleció sobre Cevert, luego de un largo dominio de Peterson. Hunt fue tercero, seguido por Revson, Beltoise y van Lennep. Lamentablemente, la carrera fue enlutada por el accidente mortal sufrido por el inglés Roger Williamson, auxiliado sin éxito por su compatriota David Purley.

En Alemania, en Nürburgring, Tyrrell sumó otro doblete, con Stewart y Cevert. Tercero fue Ickx, que manejó un McLaren por la deserción de la Ferrari, seguido por Pace, Wilson y Emerson Fittipaldi. En Austria, en Zeltweg, Peterson venció a Stewart, Pace, Reutemann, Beltoise y Regazzoni.

En el GP de Italia en Monza, en el día de la consagración de Stewart, Peterson superó en el final a su compañero Fittipaldi. Tercero fue Revson, delante de Stewart, Cevert y Reutemann.

EN LA ULTIMA CARRERA CEVERT MURIO EN PRUEBA

En Canadá, en Mosport Park, Revson fue primero, delante de Fittipaldi, Oliver, Beltoise, Stewart y Ganley.

El Campeonato Mundial se cerró tristemente en Watkins Glen con el GP de EE.UU, luego de que Cevert encontrara la muerte en las pruebas. La carrera fue ganada por Peterson, que dejó detrás suyo a Hunt, Reutemann, Hulme, Revson y Fittipaldi.

Mónaco 1973: Ickx en carrera.

GP de Suecia 1973: Ickx con la Ferrari.

1973: LA CRISIS DEL PETROLEO

Política: *La tensión política y social en Medio Oriente se expresa en la guerra del Yom Kippur entre Egipto e Israel. Sangriento golpe militar en Chile: tras la confusa muerte del presidente Salvador Allende asume el control de la Nación el general Augusto Pinochet. En la Argentina, Perón asume su tercera presidencia. En Italia, el secretario del Partido Comunista, Berlinguer, propone la colaboración ("compromiso histórico") entre los grandes partidos.*

Economía: *en toda Europa, el aumento del precio del petróleo decretado por los países productores determina una crisis económica y restricciones en el tránsito.*

Cine: *muere la actriz italiana Ana Magnani.*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Stewart	*Tyrrell-Ford*	*71*	*5 (SA,B,MC,H,A)*
Fittipaldi	*Lotus-Ford*	*55*	*3 (RA,BR,E)*
Peterson	*Lotus-Ford*	*52*	*4 (F,AU,I,EE.UU.)*
Cevert	*Tyrrell-Ford*	*47*	
Revson	*McLaren-Ford*	*38*	*2 (GB,CND)*
Hulme	*McLaren-Ford*	*26*	*1 (S)*
Reutemann	*Brabham-Ford*	*16*	
Hunt	*Hesketh-Ford*	*14*	
Ickx	*Ferrari*	*12*	
Beltoise	*BRM*	*9*	
Pace	*Surtees-Ford*	*7*	
Merzario	*Ferrari*	*6*	
Follmer	*Shadow-Ford*	*5*	
Oliver	*Shadow-Ford*	*4*	
W. Fittipaldi	*Brabham-Ford*	*3*	
De Adamich	*Brabham-Ford*	*3*	
Lauda	*BRM*	*2*	
Regazzoni	*BRM*	*2*	
Amon	*Tecno*	*1*	
Ganley	*Iso-Ford*	*1*	
Van Lennep	*Iso-Ford*	*1*	

Dino 308 GT/4, cuatro lugares y mucha pimienta

1973: en plena crisis petrolera, la Casa del Cavallino presenta una coupé 2+2 que alcanza los 250 kilómetros horarios y ofrece buen confort a sus ocupantes. El motor es un 8 cilindros en V y su línea, decididamente cuadrada, está firmada por Bertone.

Para entender de qué se trata, basta decir que tiene un motor trasero-central de tres litros y ocho cilindros, dos puertas y cuatro lugares, y que alcanza los 250 kilómetros horarios de velocidad máxima. La Dino 308 GT/4 es un auto muy importante en la historia de la Casa de Maranello; sin embargo, fue poco apreciada por los apasionados del Cavallino.

La carrocería de la Dino 308 GT/4 está firmada por Bertone. Una excepción en una producción que desde la segunda mitad de los años Cincuenta vio un único protagonista: Pininfarina. La línea trazada por el lápiz de Bertone es angulosa, se la podría definir "años Setenta".

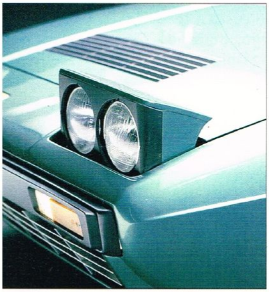
GARRA, ELEGANCIA Y UNA CARROCERIA CON RECTAS

Mezcla garra y elegancia, y de esto nadie se puede quejar. Tal vez el problema sea ese diseño demasiado cuadrado, que no le gustó a todos. Sin embargo, Bertone logró que en una distancia de 255 centímetros entrase un motor ocho cilindros, un baúl delantero, aunque pequeño y, sobre todo, cuatro asientos.

UNA COUPE DE CUATRO ASIENTOS Y 250 KILOMETROS POR HORA

Si bien no son el máximo de la comodidad, se trata de cuatro lugares, en un auto que alcanza los 250 kilóme-

No gustó a todos, eso no se puede negar, pero la línea de la Ferrari Dino 308 GT/4 fue un capítulo importante en la historia de la Casa del Cavallino.



Los faros delanteros son retráctiles (foto de la izquierda), pero con el mismo diseño rectangular de los grupos ópticos traseros (foto grande).

tros por hora. Mayor éxito obtuvieron las berlinettas de la serie 308/208 con carrocería Pininfarina, de sólo dos lugares y una línea curva. Pero así es: guste o no, la Dino 308 GT/4 dejó su marca en la historia de la Casa del Cavallino.

En realidad, cuando Ferrari lo presentó en el Salón de París de octubre de 1973, este auto atípico buscaba dos objetivos: conquistar tanto al público deportivo como al que deseaba una Ferrari con cuatro asientos. La jugada no tuvo éxito, porque la acogida del público fue tibia. También ocurrió así en América, donde llegó al comienzo de 1975. Se lo consideró un auto "a mitad de camino". Sin embargo, desde el punto de vista del conductor, la Di-

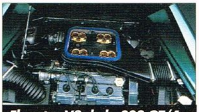
FICHA TECNICA

Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, compresión 8,8:1, 2962 cm^3

Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 DCNF
Potencia:	250 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio, dos puertas, cuatro lugares; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	indep. en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	14 pulgadas
Paso:	2,55 m
Ejes:	del. 1,47 m, tras. 1,46 m
Tanque:	80 litros
Peso:	1150 kilos
Velocidad:	250 Km/h
Producción:	1974-1980
Unidades producidas:	2826

UN MOTOR CON POCO CREDITO

Pocas personas le concedían crédito al V8 que introdujo Ferrari con la Dino 308 GT/4. Muchos lo consideraban un motor no apto para la situación económica desfavorable. El diseño parece obra de Franco Rocchi, con la colaboración de Angelo Bellei, el mismo que al comienzo de los años Sesenta había trabajado con Forghieri en la sección Carreras Fórmula 1. Por esta coincidencia pudo nacer el propulsor V8 de la 308, porque Bellei trabajó también en el primer motor 8 cilindros en V de la historia del Cavallino, el de la 158 Fórmula 1 que corrió en 1964.



El motor V8 de la 308 GT/4.

La 308 GT/4 tiene que ser considerada una Ferrari en todo sentido, pero el logo sobre la carrocería reza "Dino Ferrari" (foto de la izquierda).

no 308 GT/4 era ganadora. Tenía una aceleración y una velocidad envidiables, y además disponía de una estabilidad en ruta raramente encontrada en una Ferrari de serie. El motor estaba montado transversalmente.

MOTOR BIARBOL Y PASO ALARGADO

Era un ocho cilindros en V (con distribución biárbol) y no un V6 como en las anteriores Dino. Por esta razón,

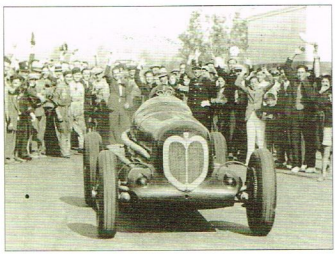
pero también para obtener un habitáculo con más espacio, capaz de hospedar a cuatro personas, la distancia entre ejes fue alargada. La versión americana tenía 20 caballos menos, para respetar las normas locales antipolución.

La rueda de auxilio de la Dino 308 GT/4, en algún sentido, adelantó los tiempos: tenía un ancho menor con respecto a las ruedas montadas. Una solución necesaria por el limitado espacio disponible. Fue también una solución de avanzada, que anticipó la llegada de la así llamada "ruedita", que actualmente equipa muchos autos económicos y menos prestigiosos.

LOS PILOTOS

Tazio Nuvolari, el grandísimo

El mítico "Nivola" y Enzo Ferrari, que tantas victorias habían obtenido juntos en las épocas de Alfa, estaban unidos por una firme amistad. Antes de morir en 1953, el "mantuano volador" corrió también con las 125 y las 166 del Cavallino Rampante.



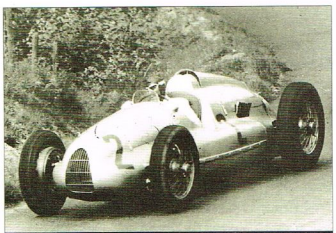
Tres fotos del álbum de Tazio Nuvolari: desde la izquierda, Alfa Romeo Bimotor en 1934, Chiribiri en 1924 y Cisitalia en 1947.

La vida tumultuosa de Tazio Nuvolari y la mucho más larga y no menos intensa de Enzo Ferrari se han cruzado, dividido y reunido muchas veces en un cuarto de siglo.

EN 1924 NUVOLARI Y FERRARI FUERON ADVERSARIOS

En 1924, Ferrari encontró a Tazio Nuvolari como adversario en carrera, en el Circuito del Savio y en el de Polesine, y lo venció sin dificultad con la gran Alfa Romeo tres litros contra la pequeña Chiribiri 1,5 del mantuano. Seis años después, Nuvolari ingresa en la Escudería Ferrari. Ya no es más el "Campeonísimo" de la moto que se afana para correr en autos aquí y allá: casi cerró el capítulo de la moto y ya logró algunos éxitos sobre cuatro ruedas: basta citar la victoria en las Mil Millas de 1930, al promedio récord de más de 100 Km/h (con la leyenda de los faros apagados para sorprender a Varzi).

Tazio no es muy joven, tiene 38 años: nació en Castel d'Ario, provincia de Mantua, el 16 de noviembre de 1892. Pero su temple es de acero, y todos lo comprobarán. Se impone en la Trieste-Opicina, regalando a Ferrari el primero de una serie de éxitos que harán de él un piloto de enorme popularidad.



Nuvolari en 1938 en el GP de Alemania con Auto Union.

TAZIO GANA REPETIDAMENTE Y FUNDA LA ESCUDERIA NUVOLARI

Durante tres años gana todo lo que hay para ganar: Tourist Trophy, Targa Florio (dos veces), Copa Ciano (dos veces), GP de Mónaco, GP de Francia, Copa Acerbo, GP de Túnez, Mil Millas (dos veces), Eifelrennen, GP de Nimes, 24 Horas de Le Mans... Luego cree que merece mayores ganancias y le

LA CARRERA DE TAZIO NUVOLARI

Tazio Nuvolari (Castel d'Ario, Mantua, 16 de noviembre de 1892 - Mantua, 11 de agosto de 1953) comenzó a correr sobre dos ruedas: entre 1920 y 1930, largó en 125 competiciones motociclísticas, logrando 39 victorias absolutas, otras tantas de clase y marcando 41 veces la vuelta más rápida. En auto, su currículum es legendario, por la importancia de las victorias y por su cantidad: entre 1921 y 1950, participó en 229 carreras, conquistando 66 veces el primer lugar absoluto, 38 el primero de clase y marcando en 59 ocasiones la vuelta más rápida. El balance total (carreras en moto más carreras en auto) suma 354 participaciones, 105 éxitos absolutos, 77 de clase y 100 vueltas rápidas. A esto se deben sumar 5 récords internacionales de velocidad (3 en moto y 2 en auto), y 7 títulos de Campeón de Italia (2 en moto y 5 en auto, de ellos, 3 absolutos y 2 de clase).

Tazio es un gran campeón: aquí está con su avión personal, un Saiman 202/1, en 1940 en Verona.

A la izquierda, la épica carrera de Tazio Nuvolari con la Ferrari 166 S en las Mil Millas de 1948, cuando su auto perdió algunas piezas en el camino. Arriba, en 1934 en el GP de Mónaco con Bugatti.

propone a Ferrari formar una sociedad con él, dándole vida a una escudería Nuvolari-Ferrari.

UN CHOQUE ENTRE DOS PERSONALIDADES FUERTES

Es fácil imaginar la respuesta de Ferrari. Tazio se pone por su cuenta, adquiere una Maserati y vuelve a ganar, mientras que del "divorcio" se ocupan, además de los medios de información, los abogados.

Luego, al final de 1934, los dos se reconcilian y vuelven a aliarse para tratar de vencer con las Alfa a los super potentes Mercedes y Auto Union. Durante un par de temporadas, algunas veces lo logran (GP de Alemania en 1935, GP de Peña Rhin, GP de Hungría, Circuito de Milán, Copa Ciano en 1936).

NUVOLARI GANA TAMBIEN CON MASERATI Y AUTO UNION

Pero 1937 es un año totalmente alemán y 1938 comienza de manera desastrosa. Luego de un feo accidente en Pau, Nuvolari anuncia su adiós a las carreras. Algunos meses más tarde cambia de

LOS PILOTOS

idea, deja otra vez la Ferrari y se suma a Auto Union, coleccionando otros éxitos, hasta que la guerra detiene todo.
En 1946 Nuvolari vuelve a correr, pero es otro hombre: tiene 54 años, una salud precaria y el alma desgarrada por la muerte de dos hijos jóvenes. Pero no afloja. En 1947 Ferrari le entrega una 125 con la que obtiene una victoria de clase en Forlí y una absoluta –la última– en Parma. Pero existe otra hazaña que liga indisolublemente a Nuvolari con Ferrari y su mito: las Mil Millas de 1948. En víspera de la carrera, a Tazio le ofrecen una 166 S y él no duda un solo instante. Listos, ¡ya! En Pescara está en la primera posición absoluta, en Roma tiene 12 minutos de ventaja, en Livorno, 20 y en Florencia, 30. Pero el auto está cediendo: pierde un guardabarros y el capot, los enganches de las butacas están aflojándose, y al final en Reggio Emilia la rotura del eje de un elástico echa a perder el sueño, tal vez demasiado hermoso para realizarse. Nuvolari falleció en Mantua el 11 de agosto de 1953. Ferrari sobrevivirá otros 35 años, sin olvidarlo nunca.

Nuvolari con Norton en 1924.

Maurice Trintignant, un francés de carrera

Corrió con todos los autos en todas las categorías, Fórmula 1 incluida. El debut con Ferrari, primera carrera de una larga serie, se realizó en 1952. Hoy produce vinos de gran calidad.

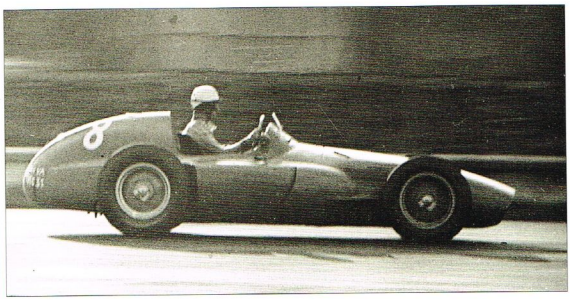
Fernand Trintignant, rico cultivador de viñas y alcalde de Sainte Cécile-les-Vignes (departamento del Vaucluse, en el sur de Francia) era un gran apasionado de los automóviles. Y no fue extraño que cuatro de sus cinco hijos fueran pilotos de carrera: la excepción fue el primogénito Raoul, padre del famoso actor Jean Louis Trintignant.

MAURICE PROVIENE DE UNA FAMILIA DE CORREDORES

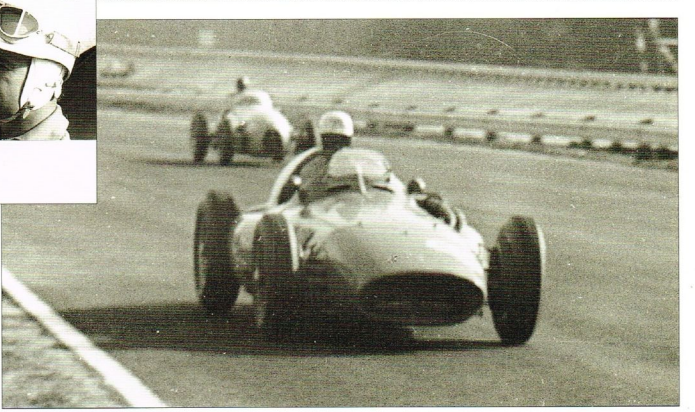
Henri compitió en trepadas y en circuito entre 1935 y 1937; René no hizo mucho y, luego de algunos accidentes, abandonó; Louis obtuvo muchos éxitos, pero en 1933 salió de ruta y falleció mientras estaba conduciendo una Bugatti en el circuito de Péronne. El más joven de los hermanos, Maurice, que tenía 16 años (nació el 30 de octubre de 1917), a pesar de quedar conmovido, decidió seguir su pasión. En 1938 adquirió el vehículo con el que Louis había encontrado la muerte y debutó en el Circuito de Pau, llegando quinto. Luego ganó el GP de las Fronteras en Chimay, en Bélgica, y lo volvió a ganar el año siguiente, antes del estallido de la guerra.

INGRESO AL EQUIPO DE CARRERAS DE LA GORDINI

Lo volvemos a encontrar ganador en 1947, en Aviñón, al volante de un Amilcar, y luego ingresó en el equipo de carreras Gordini. Luego de dos prometedoras victorias (Perpignan



Maurice Trintignant con la Ferrari 555 F1 en el GP de Italia de 1955. A la derecha, en la página 35, en el GP de Módena 1960 con Mimmo Dei, patrón de la escudería Centro-Sud.



y Montlhéry) en 1948, tuvo un feo accidente en Berna; por otra parte, el único grave en toda su carrera. Vuelve en 1949 ganando otra vez con Simca-Gordini en Angouleme, luego en Ginebra (1950), Albi (1951) y Cadours (1951 y 1953). En 1952 debuta con una Ferrari, una 166 C privada, de Louis Rosier, con la que disputa alguna carrera sin llegar nunca hasta el final.

A fin de 1953 fue Campeón de Francia y en la temporada siguiente vuelve a manejar la Ferrari de Rosier, una 625 con la que gana el GP de Buenos Aires, venciendo a las "rojas" oficiales de Hawthorn, Farina y González. Ferrari lo quiso enseguida en el equipo y, como siempre, no se equivocó: "Trint" fue primero en Caen, en Hyéres, en Rouen y, en pareja con González, en las 24 Horas de Le Mans. Con la Ferrari, también en 1955, Maurice se impuso en el GP de Mónaco y, con Castellotti, en las 10 Horas de Messina.

Trintignant con la Ferrari 555 F1 en el GP de Italia 1955 y, arriba, en el GP de Italia de 1959.

En 1956 triunfa con un Vanwall en Agadir y en Dakar, y además con Ferrari (junto a Phil Hill) en el GP de Suecia. En 1957 obtuvo una sola victoria, en el GP de Reims F2, con la Ferrari 156.

DESPUES DE FERRARI CORRIO CON COOPER Y ASTON MARTIN

En 1958 tomó el volante del Cooper Climax de la escudería de Rob Walker, con el cual ganó en Pau y, por segunda vez, en Montecarlo. En Pau repitió con un Cooper-Borgward en 1959, año en el que perteneció al equipo Aston Martin, ganador del Campeonato Mundial de Constructores. También en 1960 tuvo una intensa actividad, con los primeros lugares (con Cooper) en el Gran Premio de Buenos Aires, en la Copa de París y en la trepada al Mont Ventoux.

CERRO SU CARRERA EN 1965 CON UN MOTOR CLIMAX

Con un Cooper Maserati de la Escudería Serenissima ganó en 1961 la trepada de la Faucille y, otra vez con el Cooper Climax de Walker, fue primero por tercera vez en Pau en 1962. Esa fue su última victoria. Se retiró en 1965, para cultivar sus viñas en Vergèze, pueblito del Gard del que llegó a ser alcalde, para producir cada año algo así como 400.000 botellas de excelente vino.

LA CARRERA DE MAURICE TRINTIGNANT

Maurice Trintignant (Sainte Cécile-les-Vignes, Francia, 30 de octubre de 1917) disputó, entre 1950 y 1964, 82 grandes premios con validez para el Mundial de Fórmula 1, conquistando dos victorias (ambas en el GP de Mónaco: en 1955 con Ferrari y en 1958 con Cooper-Climax), tres segundos y cinco terceros puestos, más una vuelta rápida. Sus mejores ubicaciones en el Campeonato fueron los cuartos lugares obtenidos en 1954 y en 1955. Consiguió otros éxitos importantes en numerosas carreras de F1 sin puntaje y de F2: Agadir, Albi, Angouleme, Aviñón, Buenos Aires (dos veces), Cadours (dos veces), Caen, Chimay, Dakar, Ginebra, Hyéres, Montlhéry (dos veces), Pau (tres veces), Perpignan, Reims, Rouen. Entre las carreras de duración sobresalen sus actuaciones en las 24 Horas de Le Mans de 1954, en las 10 Horas de Messina de 1955 y en el GP de Suecia de 1956. En 1960 fue condecorado caballero de la Legión de Honor francesa.

Los folletos de prensa de los Noventa

Se los encuentra por cotizaciones entre 30 y 120 dólares, con tendencia a subir. Los más pedidos son los de la F40 y F50.

Una imagen de la tapa de cilindros con cinco válvulas de la Ferrari F355.

Para los cultores de la automobilia están entre los objetos más deseados: los folletos de prensa Ferrari, tanto del presente como del pasado, tienen una atracción que justifica plenamente sus cotizaciones. Distribuidos sólo entre los periodistas en ocasión de las presentaciones a la prensa o de los Salones del Automóvil, también durante las visitas de redactores o editores de diarios a la fábrica por alguna prueba en ruta, contienen todas las informaciones técnicas y comerciales que permiten un adecuado soporte de carácter objetivo al juicio personal del periodista sobre uno u otro modelo.

LOS FOLLETOS RECIENTES SON MAS CUIDADOS

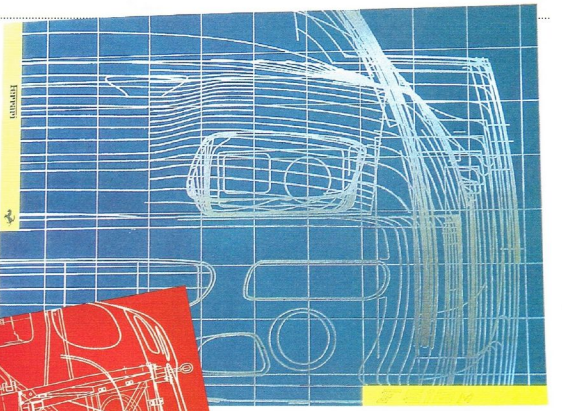
Con respecto a los de las otras firmas, los folletos de prensa Ferrari, por lo menos los del período más reciente, están mucho más cuidados desde el punto de vista gráfico. En particular cuando se trata de aquellos dedicados a un modelo específico, ricos en detalles, dibujos, esquemas e informaciones: casi una monografía sobre el vehículo. Más escuetos, pero igualmente interesantes, son los folletos distribuidos en ocasión de los salones. Consisten en un sobre que contiene las diapositivas oficiales de las novedades y las fichas de cada modelo, impresas en cinco colores (técnica que permite obtener resultados de alta calidad) para que cada diario pueda reproducirlas. La tapa de los folletos más recientes es roja, con dibujos técnicos tradicionales del vehículo en color blanco.

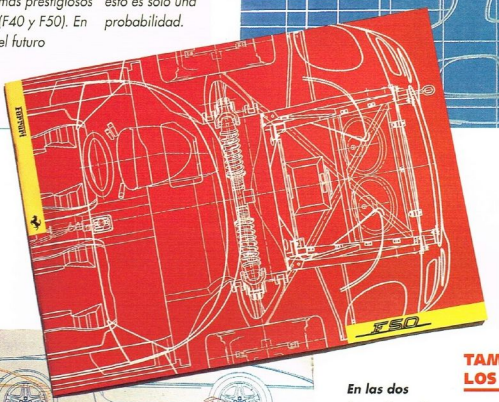
PARA LA 456 GTA TAPA DE COLOR VERDE INGLES

La excepción es la nueva 456 GTA, para la que se diseñó una tapa color verde inglés, con el corte del grupo motor-caja, y la F355 Spider, que mostraba los perfiles dibujados con los colores en los que el

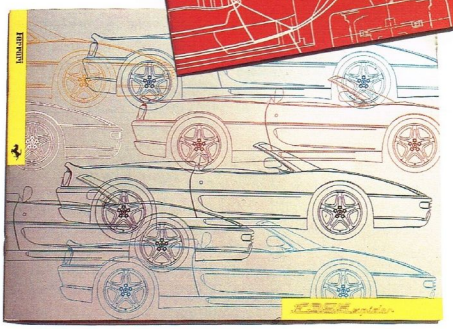
LOS PRECIOS

Para cotizar el máximo es necesario que estén en perfecto estado y completos, con sus diapositivas (o las fotos en blanco y negro para los ejemplares menos recientes): según el modelo, los precios pueden variar de 30 a 120 dólares, con evidente superioridad del material de prensa relativo a los modelos más prestigiosos (F40 y F50). En el futuro podrían aumentar los folletos de los modelos que estuvieron muy poco tiempo en catálogo, como la 348 Spider o la 512 TR. Pero esto es sólo una probabilidad.





Abajo, el folleto de prensa de la Ferrari F355 Spider



En las dos fotos de arriba, los folletos de las Ferrari F50 y F512 M.

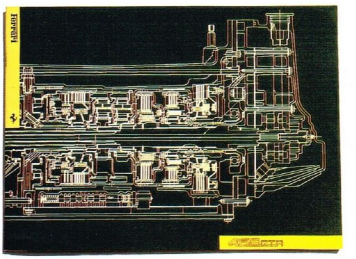
auto está fabricado (pero no el plata metalizado, por problemas de imprenta). El borde inferior derecho y el superior izquierdo, en cambio, son amarillos: el primero lleva el nombre del modelo, el segundo, la marca Ferrari y, naturalmente, el Cavallino Rampante.

TAMBIEN LOS PROPIETARIOS LOS COLECCIONAN

Los folletos de prensa de la Ferrari son buscados no sólo por los coleccionistas, sino también por los propietarios de los modelos más recientes del Cavallino, que de esta manera enriquecen la documentación respectiva de sus vehículos. Por ello, las cotizaciones de los folletos están subiendo y hasta pueden sufrir amplias oscilaciones.

DONDE SE ENCUENTRAN

Quienes frecuentan las muestras de intercambio de automobilia pueden encontrar algún ejemplar que perteneció a periodistas que se desprendieron de su propio archivo. Para quien quiera probar suerte de otra manera, no hay otra posibilidad que presentarse en el próximo Salón Internacional del Automóvil (los más importantes son los de París, Ginebra y Turín) y exhibir las razones que convenzan al responsable de la distribución del material reservado para la prensa: una debida acreditación como periodista.



La tapa del folleto de la Ferrari 456 GTA con la reproducción del corte de la caja de cambio del auto.

LOS CLUBES

Owners' Club Toscana

Reúne a los propietarios de autos del Cavallino entre la Garfagnana y la Maremma.

Cuenta con más de 70 socios; para inscribirse hay que exhibir la cédula del vehículo.

Autos y aviones se encuentran en las reuniones del Owners' Club Toscana.

Nacido de las cenizas del Ferrari Club Florencia (desaparecido por la reorganización de los clubes de propietarios de Ferrari, pedida por los directivos de Maranello), el Owners' Club Toscana es desde el 15 de febrero de 1996 la institución que reúne a los propietarios de Ferrari entre la Garfagnana y la Maremma, hasta el Chianti.

DE LA DAYTONA A LA F40, LAS FERRARI DE LOS SOCIOS

El club exhibe sólidas raíces y más de setenta socios, propietarios en total de más de cien vehículos, con amplia representación de los modelos más importantes de la historia del Cavallino Rampante: de la Daytona a la BB, de la Dino 246 a las 208/308, las Testarossa, las 512 TR, las F40. Y, naturalmente, las F355 y F512 M, autos preferidos por los socios toscanos, entre los cuales se cuentan también algunos nombres prestigiosos del empresariado italiano.

La dirección del club está en manos del incansable presidente Aldo Macchioni, con la ayuda de un vice también capaz y voluntarioso, Gianni Agiustati. Las reuniones se realizan una vez por semana, todos los miércoles a las 21.30, y cuenta con muchas actividades en su calendario. Dos de ellas ya tienen una fecha anual fija.

COMO INSCRIBIRSE

Para ser socio del Owners' Club Toscana hay que ser presentado por uno o más socios, además de demostrar, naturalmente, la posesión de un vehículo Ferrari. Para esto es suficiente una fotocopia del título de propiedad del auto. La cuota anual de inscripción al Club Toscana es de 300 mil liras (unos 170 dólares).

EN EL MUGELLO Y EN PUNTA A LAS CITAS MAS IMPORTANTES

Una es la reunión del Mugello, que se realiza desde hace cinco años y que se desarrolla en el mes de noviembre, acostumbrado encuentro entre los propietarios de Ferrari, abierto también a los socios provenientes de otros Owners' Club (entre ellos, los amigos del Club Tirreno). La otra es la reunión de Punta Ala, contemporánea a las más importantes regatas náuticas que se desarrollan en la exclusiva localidad turística toscana. A éstos se suman otros encuentros, paseos sociales, desfiles y manifestaciones abiertas a otros ferraristas.

DONDE ESTA LA SEDE

La sede del club, donde se realizan las reuniones más importantes, está en la concesionaria oficial Ferrari en Toscana, la AutoSport Maranello, en via dei Giunchi 52/54, Firenze; la secretaria del club, en cambio, está en via San Giorgio 19/8, Prato, en el Istituto Análisis San Giorgio. El número de teléfono es: 0039-0574-23100.

La palanca sobre el escritorio

Se trata de una palanca cromada y de la parrilla selectora de la 456 GT, montadas sobre una base de cuero. Lo puede adquirir del catálogo Ferrari Idea o construirlo usted mismo.

A la derecha, la palanca y la parrilla selectora de la 456 GT se volvieron una decoración para el escritorio.

Algunos clubes ya lo utilizaron como trofeo para sus actividades sociales; otros apasionados lo lucen sobre el escritorio de sus estudios u oficinas, bien en evidencia entre los objetos deseados y las fotos familiares, sin preocuparse de eventuales comentarios de los no ferraristas: la palanca de cambio de la 456 GT expresa al mismo tiempo toda la técnica, la clase y la artesanía de la producción hecha en Maranello, poniendo en evidencia contenidos artísticos no menos importantes por su sencillez.

DE UNA MANERA MUY PARTICULAR TAMBIEN ES ARTE

Arte entendido como atención a las formas de una toma de aire, de un spoiler apenas esbozado, pero también de detalles del interior, menos visibles desde afuera pero en contacto directo, diario, con el usuario.

En el catálogo Ferrari Idea la palanca de cambio de la Gran Turismo de Módena es propuesta con el aspecto de un trofeo: apoyada sobre un elegante soporte de madera preciosa y se compone con la parrilla selectora de las marchas, los cuatro tornillos que la fijan a la base, la palanca misma, obviamente con la bocha también de aluminio, y el pequeño logo de la 456 GT, igual al que está frente a la butaca del pasajero. Un objeto hermoso, que los más exigentes querrán personalizar y utilizar de alguna forma. Una idea, realizable sin mucha dificultad, es la de transformar la palanca de cambio en un calendario semanal. Cada día corresponderá a la ubicación de la palanca en uno de los siete puntos de la parrilla (6 velocidades más la marcha atrás, ubicada arriba a la izquierda).

Para realizarlo se compran en un concesionario los tres repuestos originales: la palanca, la parrilla selectora y la bocha. La parrilla deberá ser grabada con las iniciales de cada día de la semana en cada uno de los siete sectores. Para permitir el movimiento, además, es necesario utilizar una base de por lo menos unos doce centímetros, parcialmente vaciada, mejor si es de metal.

UN CALENDARIO ORIGINAL Y MUY RARO

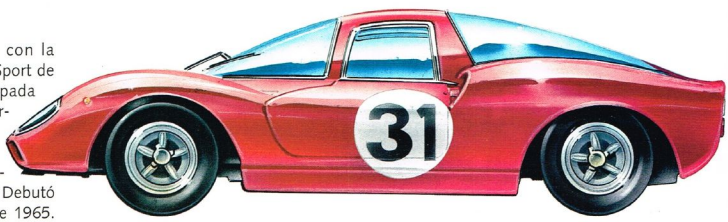
Una segunda parrilla (original o no, importa poco, porque estará oculta) se colocará apenas por debajo de la mitad de la misma base, para permitir un movimiento suficientemente preciso de la palanca de cambio. De esta manera, se obtendrá un hermoso calendario original, casi único: un verdadero "objeto de culto" para los amantes del Cavallino.

SE ENCUENTRA EN LOS CONCESIONARIOS

El trofeo "palanca de cambio 456 GT" es vendido por los concesionarios Ferrari y por la misma Casa a través de la Boutique Ferrari (se puede ordenar por fax al número 0039-0536-949714). El precio de lista es de 205 mil liras (unos 115 dólares). Comprando los repuestos individualmente, en cambio, se gastan 180 dólares por la palanca, 130 por la bocha, 108 por la parrilla selectora y casi 11 por el logo de la 456 GT; además hay que sumar los cuatro tornillos y la base metálica, que hay que comprar y hacer tapizar aparte. También hay que considerar el costo de la incisión de las siete letras (una por cada día de la semana), operación que hay que encargar a un artesano o a un especialista. Pero, de esta manera, se consigue un objeto único, de gran clase.

1965 166 P-206 P: LLEGA LA DINO

Primer modelo presentado con la marca Dino, la 166 P es una Sport de 1,6 litros de cilindrada, equipada con una carrocería que recuerda a la P2. Tiene motor trasero montado sobre un chasis muy liviano y suspensiones independientes en las 4 ruedas. Debutó en los 1000 Km de Monza de 1965. De la 166 P derivó la 206 P, con motor de 2 litros y 30 CV más. Con ella Scarfiotti fue campeón europeo de montaña. En la ficha técnica, entre paréntesis los datos de la 206 P.

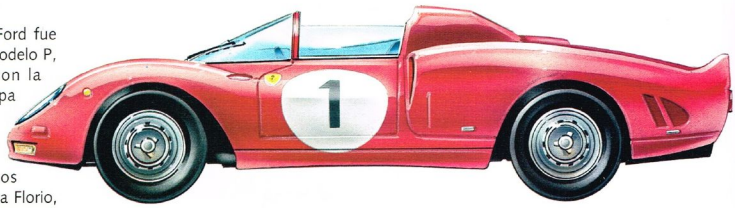


Motor: 6 cilindros en V a 65°, trasero central, 77 x 57 (86 x 57) mm, 1592,57 (1986,61) cm³, monoblock y tapa de cilindro de aleación liviana, compresión 11,5 (11) :1
Distribución: 2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 2 carburadores Weber 40 DCN/2
Potencia: 175 CV a 9000 rpm (205 CV a 8800 rpm)

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	600 kilos
Velocidad máxima:	260 Km/h

1965 275 P2-330 P2: LA ANTI FORD

Para encarar el desafío con Ford fue presentada la evolución del modelo P, actualizada en su chasis, con la adopción de paneles de chapa para aumentar la rigidez, y el motor, con la aparición de cabezas biárboles y doble encendido. La 275 P2 ganó los 1000 Km de Monza y la Targa Florio, contribuyendo al éxito en el Mundial. La 330 P2 tiene la misma carrocería pero motor de 4 litros potenciado hasta los 410 CV. En la ficha técnica, entre paréntesis los datos de la 330 P2.

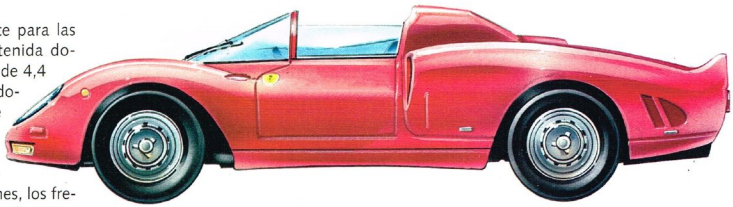


Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 77 x 58,8 (71) mm, 3285,72 (3967,44) cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 9,8:1
Distribución: 2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 6 carburadores Weber 40 DCN/2
Potencia: 350 CV a 8500 rpm (410 CV a 8200 rpm)

Chasis:	jaula tubular con refuerzos de paneles
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	880 kilos
Velocidad máxima:	300 Km/h

1965 365 P: PENSADA PARA LOS PRIVADOS

Desarrollada especialmente para las escuderías privadas, y obtenida dotando a la P2 de un motor de 4,4 litros, la 365 P obtuvo un doblete en las 24 Horas de Reims, con Rodríguez-Guichet y Surtees-Parkes. En 1966 fueron actualizados el chasis, las suspensiones, los frenos, y recibe un parabrisas más curvado. Con ella David Piper ganó las 9 Horas de Kyalami y el GP de Angola. Drogo modificó en 1967 la aerodinámica de la 365 P del equipo NART.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 9:1
Distribución: un árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 6 carburadores Weber 42 DCN
Potencia: 380 CV a 7300 rpm

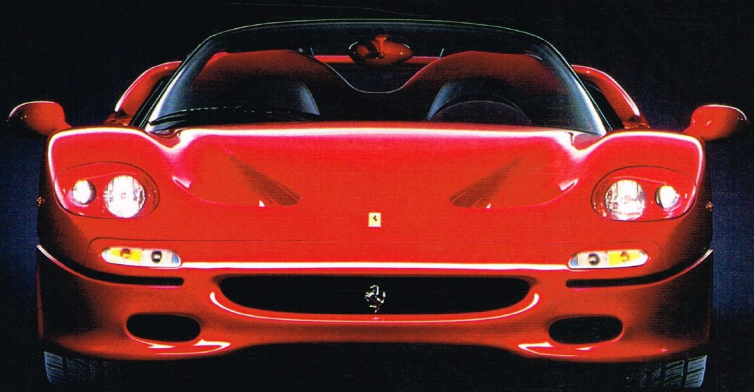
Chasis:	jaula tubular con refuerzos de paneles
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. independientes
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	800 kilos
Velocidad máxima:	300 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gran Premio de Mónaco 1992: Jean Alesi con la F 92A.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

Dino 246 F1,
el Cavallino es Campeón del Mundo

330 GT 2+2,
Ferrari para ejecutivos

Jacky Ickx,
el pequeño rey sin corona

Modelismo,
todas las F50 en miniatura